ROK XIX — Warszawa, styczeń 1938 r. — Nr 1 (272)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9,** tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

Zamiast życzeń świątecznych i noworocznych, Prezydium Związku złożyło zł. 50 na Fundusz Pomocy dla bezrobotnych.

Za nadesłane nam życzenia, składamy niniejszym serdeczne podziękowanie.

PREZYDIUM Z. Z. M. I REDAKCJA „MASZYNISTY"

SŁUŻBA PAROWOZOWA
W PLANIE FINANSOWO-GOSPODARCZYM P. K. P. NA R. 1938

Przystępując ustalonym już od wielu lat zwyczajem do omówienia pozycyj planu finansowo - gospodarczego P. K. P. odnoszących się do służby parowozowej, zmuszeni jesteśmy, dla uwypuklenia obrazu, poprzedzić właściwy temat naszych rozważań podaniem kilku informacyj o charakterze ogólnym.

„Polskie Koleje Państwowe" są z formalnego punktu widzenia przedsiębiorstwem państwowym, wydzielonym z administracji i posiadającym odrębną osobowość prawną. Pozostają one jednak pod zarządem bezpośrednim Ministerstwa Komunikacji, które jest władzą administracyjną, taką jak i inne Ministerstwa i które oprócz zarządu kolejnictwem sprawuje ponadto kierownictwo sprawami budowy i utrzymania dróg kołowych i wodnych, nadzór nad lotnictwem cywilnym oraz nad pomiarami kraju, nad hydrografią, meteorologią i turystyką oraz prowadzi politykę komunikacyjną Państwa z wyłączeniem jednakże żeglugi morskiej oraz poczty i telekomunikacji.

Budżet Ministerstwa Komunikacji jako władzy administracyjnej wchodzi w skład budżetu administracji rządowej i ustalany jest corocznie na okres od 1/4 do 31/3 roku następnego przez ciała ustawodawcze. Natomiast plan finansowo - gospodarczy P. K. P. ustala Rada Ministrów na okres każdego roku kalendarzowego (od 1/1 do 31/12), a do budżetu państwowego wchodzi jedynie przewidziana w tym planie suma wpłaty, jaką koleje uiścić mają na rzecz Skarbu Państwa, który jest właścicielem majątku kolejowego.

Nie od rzeczy będzie przypatrzeć się z punktu widzenia budżetowego naszemu zarządcy, t. j. Ministerstwu Komunikacji. Jest to machina olbrzymia i bardzo rozbudowana. Organizacyjnie dzieli się ono na Gabinet Ministra, 8 departamentów i 5 biur. Przy Ministrze Komunikacji istnieją ponadto liczne ciała kolegialne, a więc: Państwowa Rada Komunikacyjna, Rada Techniczna, Komisja Językowa, Komisja Usprawnienia Kolejnictwa, Główna Kolejowa Komisja Oszczędnościowa, Komitet dla spraw przebudowy i elektryfikacji węzła warszawskiego, Międzyministerialna Komisja dla spraw motoryzacji kraju, Komisja Przewozów Samochodowych, Komitet Lotnictwa Cywilnego i Komisja Likwidacji mienia Kasy Oszczędnośc. b. drogi żel. Fabryczno-Łódzkiej.

W skład Centralnego Zarządu przedsiębiorstwem P. K. P., spoczywającego w rękach M. K. wchodzą oprócz departamentów dla spraw kolejowych następujące jeszcze organy i władze: Biuro Projektów i Studiów P. K. P. w Warszawie, Centralne Biuro Statystyki Przewozów P. K. P. w Warszawie, Centralne Biuro Rozrachunków P.K.P. w Bydgoszczy, Centralne Biuro Obrachunków Wagowych P.K.P. w Warszawie, Centr. Biuro Zakupów P.K.P. w Warszawie, Centr. Biuro Odbiorcze P. K. P. w Warszawie, Centralne Laboratorium Badawcze P. K. P. w Warszawie, Biuro Elektryfikacji węzła kol. warszawskiego w Warszawie, Biuro Komunikacji Samochodowej P. K. P. w Warszawie oraz Muzeum Kolejowe, też w Warszawie. Do M. K. należy wreszcie zarząd sprawami lotnictwa cywilnego, które jest utrzymywane kosztem P. K. P. i którego budżet zwyczajny i nadzwyczajny wchodzi w skład planu finansowo - gospodarczego tego przedsiębiorstwa. Przy Ministerstwie Komunikacji funkcjo-

nuje ponadto także Główna Inspekcja Komunikacji, zatrudniona przeważnie sprawami kolejowymi.

W tym centralnym zarządzie sprawami komunikacji zatrudnionych jest ogółem 1564 osób, w czym 452 urzędników i 80 funkcjonarjuszów niższych, pozostających na etacie Ministerstwa Komunikacji jako władzy administracyjnej, 19 urzędników i 2 funkcjonarjuszów niższych Głównej Inspekcji Komunikacji, 220 pracowników P. K. P. przydzielonych na stałe do M. K. dla załatwania spraw związanych z zarządem przedsiębiorstwa kolejowego, 715 pracowników, wymienionych wyżej kolejowych biur centralnych pozostających na utrzymaniu P. K. P. oraz 47 pracowników Biura Komunikacji Samochodowej i 29 pracowników Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, pozostających również na etacie przedsiębiorstwa kolejowego. Podana wyżej ilość etatów nie obejmuje pracowników Państwowego Instytutu Meteorologicznego i Instytutu Hydrograficznego.

Na marginesie tych informacyj wypada zauważyć, że ilość pracowników P. K. P. przydzielonych na stałe do pracy w M. K. zwiększa się stale, gdy bowiem w r. 1936 wynosiła 150, a w 1937 — 200, obecnie wynosi 220.

Kosztów utrzymania tego olbrzymiego aparatu ustalić nie podobna, albowiem kredyty rozbite są pomiędzy budżet administracji i poszczególne pozycje planu finansowego P. K. P.

Plan finansowo - gospodarczy P. K. P. na r. 1938 zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów z dn. 9 listopada 1937 r. obejmuje, tak jak i w latach ubiegłych, nie tylko koleje, lecz nadto komunikację samochodową i lotnictwo cywilne. Na wpływy ogólne preliminowane w sumie 1.019.270.000 zł., czyli o 135.569.000 zł. więcej niż w roku ubiegłym składają się jednak głównie wpływy z eksploatacji kolei w sumie 1.012.000.000, czyli o 133.823.000 zł. więcej niż w r. 1937. Komunikacja samochodowa ma przynieść 6.600.000 zł. Wpływy z lotnictwa w sumie zł. 70.000 nie wchodzą oczywiście w rachubę.

Z przewidywanych wydatków w sumie ogólnej 957.490.000 zł., czyli o 98.289.000 zł. więcej niż w roku ubiegłym przypada na eksploatację kolei 858.055.000 zł., tj. o 95.649.000 zł. więcej niż w r. 1937, na komunikację samochodową ogółem złotych 6.600.000, w czym 4.986.000 na eksploatację i 1.614.000 na inwestycje, na lotnictwo cywilne ogółem 17.642.000 zł., w czym 14.760.000 na eksploatację i 2.882.000 zł. na inwestycje, wreszcie na długi i gwarancje złotych 67.362.000 zł. Z przeglądu tych cyfr wynika, iż koleje utrzymują ze swoich wpływów całe przedsiębiorstwo albowiem komunikacja samochodowa pokrywa tylko swoje wydatki bieżące a lotnictwo jest deficytowe na $17^1/_2$ miliona złotych. Uderza też gwałtowny wzrost zadłużenia kolei, albowiem kredyty na obsługę długów wzrosły od r. 1935 przeszło dwukrotnie.

Nadwyżka wpływów nad rozchodami wynosi zł. 61.780.000. Z tej nadwyżki koleje mają wpłacić Skarbowi Państwa 42.000.000, a pozostałą resztę w sumie zł. 19.780.000 mają przekazać na dopłatę do kolejowego funduszu inwestycyjnego. Nadmienić przy tym należy, że omawiany plan finansowo - gospodarczy nie obejmuje inwestycji kolejowych, które są finansowane z osobnego funduszu i preliminowane oddzielnie. Na podstawie doświadczeń z lat ubiegłych wolno powątpiewać czy przewidywana suma wpłaty do Skarbu Państwa jest realne, dotąd bowiem koleje wpłacały zawsze grubo mniej niż było przewidywane. Trudno się zresztą temu dziwić, jest to bowiem przedsiębiorstwo obciążone ponad miarę rozsądną licznymi, kosztownymi świadczeniami na rzecz interesu ogólnego.

Wpływy z eksploatacji kolei preliminowane są w przewidywaniu wzrostu przewozów osobowych i bagażowych o 6%, a przewozów towarowych o 10%. Z objaśnień do pozycji wpływów za przewóz towarów zainteresuje czytelników zapewne informacja, iż z przewidywanej ogólnej ilości 10.000.000 ton węgla eksportowego przez porty przypadnie w roku bieżącym tylko 5.500.000 ton do przewozu wyłącznie na liniach P. K. P., pozostała zaś reszta 4.500.000 ton przypadnie na linię Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego, posiadającą od 1.I.1938 własną administrację.

Z budżetu rozchodów wynika, iż ilość preliminowanych etatów, a co zatem idzie i suma preliminowanych wydatków na uposażenia uległa w roku bieżącym zwiększeniu. Ogólna ilość etatów przewidzianych w planie finansowo - gospodarczym na r. b. wynosi 142.747, w czym 138.747 na kolejach normalnotorowych, 1.977 na kolejach wąskotorowych, 723 w przedsiębiorstwach pomocniczych, 694 w komunikacji samochodowej i 201 w lotnictwie cywilnym. Ta cyfra nie obejmuje pracowników sezonowych i czasowych, opłacanych z kredytów specjalnych, ani też pracowników utrzymywanych z kredytów przewidzianych w planie inwestycyjnym. Wzrost ogólnej ilości etatów w porównaniu z rokiem ubiegłym wynosi 2.453.

Z ciekawszych pozycyj budżetu rozchodów wymienić można np. kredyt na zapomogi na leczenie pracowników P. K. P. w uzdrowiskach. Wynosi on 240.000 zł. i jest wprawdzie o 12.000 złotych większy niż w roku ubiegłym, zawsze jednak w zestawieniu z ilością pracowników kolejowych nie wynosi nawet po 2 zł. na głowę, i jest jawnie niedostateczny zwłaszcza jeśli się zważy, że na koszt dekoracji budynków podczas uroczystości państwowych budżet przewiduje zł. 100.000, a na zakup i na utrzymanie psów dla straży kolejowej 83.000 zł. Na koszty kursów służby mechanicznej budżet przewiduje zaledwie 65.000 zł., z czego wynika, iż nie należy się spodziewać bardziej ludzkiego niż dotąd traktowania kursistów. Kursy dla służby elektrotechnicznej dotowane są sumą 84.000 zł.

Na „różne świadczenia osobowe" preliminarz przewiduje ogółem złotych 7.800.000, w czym zaledwie 300.000 zł. na dodatki klimatyczne, 1.700.000 na zasiłki, a 5.800.000 na „wynagrodzenia specjalne i akordowe", t. j. na renumeracje dla urzędników M. K. i wyższych funkcjonariuszy P. K. P. Ponad to przewiduje się 3.095.000 na koszty „specjalnych badań technicznych" bez bliższego ich określenia.

Jedynym dowodem troski P. K. P. o dostarczenie mieszkań dla swoich pracowników jest suma zł. 300.000 preliminowana jako udział P. K. P. w spółce „Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla pracowników P. K. P." (jest to impreza jednego ze związków zawodowych nawróconego nie dawno na urzędową wiarę). Suma ta jest oczywiście śmiesznie niska w stosunku do istniejących potrzeb, być może zresztą, iż w planie inwestycyjnym przewidziane zostaną na ten cel większe kredyty, w co jednak, opierając się na doświadczeniach przeszłości, śmiało można wątpić. Już nieco więcej troszczą się P. K. P. o „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe" i o „Rodzinę kolejową", albowiem preliminują na subwencje dla nich 800.000 zł.

Wydatki na służbę parowozową preliminowane są ogółem na złotych 107.311.000, czyli o 7.830.000 zł. więcej aniżeli preliminowano w roku ubiegłym, i o 8.692.295 zł. więcej aniżeli wydano na tę służbę w r. 1936.

Z sumy tej przypada na płace ogółem 31.809.000 zł., czyli o 1.384.000 zł. więcej niż preliminowano w roku ubiegłym, o 857.152 zł. więcej niż wydano rzeczywiście w r. 1936 i o 219.917 zł. zaledwie więcej niż wydano w r. 1935 mimo dość pokaźnej zwyżki etatów oraz mimo wzrostu przewozów, t. j. zarówno parowozojak też i bruttotono - kilometrów. Z kredytów na płace przypada na uposażenie zasadnicze 26.640.000 zł., na dodatki lokalne 458.000 zł., na zasiłki wyrównawcze 4.584.000, na dodatki służbowe (z wyjątkiem godzinowego i wszelkich premii) 69.000 zł. oraz na opłaty ubezpieczeniowe 58.000 zł.

Z satysfakcją należy podkreślić, iż kredyt na zastępstwo chorych i urlopowanych został w porównaniu z r. 1937 wydatne podwyższony. Na r. b. preliminuje się na ten cel 90.892 dniówek, podczas gdy w roku ubiegłym było tylko 29.680. Efekt ten zawdzięczać należy wyłącznie staraniom naszego Związku, który na tę okoliczność zwrócił uwagę i zabiegał energicznie w M. K. o podwyższenie kredytu. Aczkolwiek kredyt ten jest także i w r. b. niedostateczny, przecież przyczynić się może skutecznie do normalizacji stosunków i zapobiec choć w części systematycznemu gwałceniu przepisów o

czasie pracy. Ilostan etatów preliminowanych w kredytach osobowych ilustruje następująca tabela:

A. PRACOWNICY MIESIĘCZNIE PŁATNI (etatowi, praktykanci, kontraktowi)

Grupa upos.	1938	1937	1936	1935	1934	1933
8	1.374	1.140	1.170	1.170	1.383	1.383
9	2.670	2.575	2.624	2.624	2.739	3.099
10	1.900	1.740	1.700	1.720	1.710	1.760
11	2.380	2.159	2.150	2.213	2.610	2.800
12	1.300	1.230	1.200	1.223	963	1.048
13	184	266	266	269	—	—

B. PRACOWNICY DZIENNIE PŁATNI (stali i czasowi)

Kat. pracy	1938	1937	1936	1935
2	10	8	8	8
3	120	110	90	71
4	1.030	1.024	967	876
5	340	291	368	368

Ogólna ilość etatów wynosi zatem 11.308, z czego przypada na miesięcznie płatnych 9.808, t. j. o 698 więcej niż w roku ubiegłym, a na dziennie płatnych 1500, t. j. o 67 więcej niż w r. 1937. Wzrost ten rozkłada się w poszczególne grupy uposażenia i kategorie płacy jak następuje: **8-ma grupa + 234, 9-ta grupa + 95, — 10-ta grupa + 160, — 11-ta grupa + 221, — 12-ta grupa + 70; — 13-grupa — 82. 2-ga kategoria płacy +2; — 3-cia kat. płacy: + 10, — 4-ta kat. płacy: + 6 — i 5 kat. płacy: + 49.**

Widzimy zatem po raz pierwszy od długiego szeregu lat wzrost ilości etatów w grupach najwyższych, co jest stanowczo objawem pomyślnym mimo, iż administracja dysponuje dużą swobodą w gospodarce personelem i może np., w myśl postanowień ustawy skarbowej, zwiększać ilość stanowisk w niższych grupach uposażenia kosztem zmniejszenia ilości stanowisk w grupach wyższych. Realny efekt zwiększenia ilości etatów w grupach najwyższych zależeć będzie oczywiście od tego, w jaki sposób administracja kolejowa wykorzystywać będzie swoje uprawnienia oraz od tego, w jakim stopniu rzeczywisty ilostan etatów w poszczególnych grupach uposażenia w r. 1937 odpowiadał cyfrom przeliminarza za rok ubiegły.

Na różne świadczenia osobowe budżet przeznacza ogółem 14.236 tys. zł. z czego przypada na koszty podróży i diety 76.000 zł. na umunrowanie 760.000 zł. na premie (z wyjątkiem węglowych): 400.000 zł. oraz na godzinowe 13.000.000 zł.

Ta ostatnia cyfra zasługuje na szczególną uwagę zwłaszcza w związku z przewidywaną zmianą przepisów o godzinowym. Kredyt na godzinowe jest zaledwie o 310 tys. zł. (t. j. o 2.4%) większy niż w roku ubiegłym, podczas gdy preliminowana ilość miarodajnych dla oceny zapotrzebowania na „godzinowe" parowozowo - kilometrów wzrosła o 7,5%.

Równocześnie kredyt na godzinowe dla służby konduktorskiej podwyższony został z 12.334.000 zł. na 13.855.000 t. j. o 1.521.000 zł. czyli o 12,2% i jest zarówno bezwzględnie jak też i stosunkowo wyższy niż kredyt na ten cel dla służby parowozowej mimo znacznie mniejszej ilości etatów w tej służbie, mimo, iż obsługuje ona mniejszą ilość parowozo - kilometrów i mimo, iż przepisy o „godzinowym" dla służby konduktorskiej nie podlegają żadnym zmianom. Jeżeli za tym nie istniały przeszkody do podwyższenia kredytu na godzinowe dla drużyn konduktorskich o sumę bezwzględnie i procentowo 5-cio krotnie wyższą niż to miało miejsce dla drużyn parowozowych nie powinny istnieć również przeszkody do podwyższenia kredytu na „godzinowe" dla maszynistów o tyle, o ile to okaże się niezbędne dla sprawiedliwego uregulowania „godzinowego" zgodnie z oświadczeniami i przyrzeczeniami p. Ministra Komunikacji.

Na paliwo do parowozów preliminuje się ogółem 54.362.000 zł w czym na zakup 2.930.291 ton węgla po 16 zł. 30 gr. — 47.763.743 zł. na premie za zaoszczędzony węgiel — 2.877.013 zł. oraz na koszty podawania węgla na parowozy — 3.721.469 zł. Norma ogólna rozchodu węgla uległa podwyższeniu do 55 kg na 100 brutto - tono - kilometrów, co jednak nie oznacza bynajmniej zwiększenia norm na poszczególne serie parowozów i i poszczególne pociągi lecz jest wynikiem przejęcia magistrali węglowej przez Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe we własny zarząd. Ta bowiem magistrala kolejowa, pracując w wyjątkowo korzystnych warunkach i przewożąc przeważnie masowe transporty węgla pociągami daleko- i szybkobieżnymi, kursującymi na długich odcinkach z rzadkimi przystankami, wykazywała w r. 1936 rozchód węgla na 1000 brutto-tono-km. w ilości 22 kg. podczas gdy norma ogólna na P. K. P. wynosiła podówczas 50,8 kg. Gdy zbrakło zatem linii o tak niskim rozchodzie węgla, norma automatycznie musiała ulec zwiększeniu. Stawka premiowa za zaoszczędzony węgiel nie uległa zmianie i wynosi tak, jak i w roku ubiegłym 0,054 zł. na 1000 brutto-tono-km.

Na smary, czyszczenie i oświetlenie parowozów przewiduje preliminarz ogółem 5.730.000 zł. w tym na smary 1.889.000 zł. na czyszczenie 3.539.120 oraz na oświetlenie 301.000 zł.

W kredytach na paliwo, smary, czyszczenie i oświetlenie parowozów przewidziano fundusze na utrzymanie dalszej ilości pracowników płatnych z tych kredytów rzeczonych. W szczególności przewiduje się 24.600 dniówek dla pracowników miesięcznie płatnych t. j. etatowych, praktykantów i kontraktowych (82 etaty) na sumę 196.000 zł. — 637.800 dniówek dla pracowników dziennie płatnych, stałych (2.246 etatów) na sumę 5.123.800 zł. oraz 293.945 dniówek dla pracowników czasowych na sumę 1.038.320 zł. tudzież 2.877.000 zł. na premie za zaoszczędzony węgiel dla nich.

W ruchu wagonów motorowych którego wydatki wynosić mają 1.174 tys. zł. przewiduje się ogółem 4.909.713 motoro - km przebiegu w tym 400.000 mot. - km wagonów parowych, opalanych węglem 2.909.000 mot. - km wagonów spalinowych i parowych opalanych olejem gazowym 1.300.000 mot. - km. wagonów akumulatorowych 1.300.713 mot. - km wagonów opalanych benzolem.

Służba elektro-trakcyjna posiada osobny rozdział w preliminarzu wydatków.

W POCZUCIU SOLIDARNOŚCI KOLEŻEŃSKIEJ

Dnia 5 listopada 1937 r. zdarzył się na stacji granicznej Śniatyn wypadek ruchowy. Maszynista kolei rumuńskich kol. **Georghe Lewizeanu** z parowozowni Czerniowce (Cernauti), który przyprowadził do Śniatyna pociąg rumuński, jechał samym parowozem, konwojowany przez polskiego pilota w kierunku trójkąta obrotowego. Wskutek nieprawidłowego ustawienia jednej z licznych zwrotnic znajdujących się na drodze przejazdu, parowóz wjechał na tor zajęty przez wagony będące w naprawie. W następstwie zderzenia jeden ze ślusarzy zajętych przy naprawie tych wagonów został zabity, dwóch innych odniosło poważne zranienia.

Kol. **Lewizeanu** został pod zarzutem zawinionego spowodowania tego wypadku aresztowany i osadzony w więzieniu Sądu Okręgowego w Kołomyji. Sytuacja jego była tym bardziej tragiczna, iż nie posiadał przy sobie pieniędzy, nie władał zupełnie językiem polskim i nie mógł się wogóle skomunikować ani z rodziną ani z kolegami swoimi w Rumunii. Nie miał również możności postarać się o należytą pomoc prawną ani też nie miał nikogo, ktoby się mógł zająć dostarczeniem tej pomocy.

W tym beznadziejnym położeniu przyszli mu z pomocą w poczuciu solidarności koleżeńskiej polscy maszyniści, zorganizowani w Z. Z. M. Z inicjatywy przewodniczącego Koła Miejsc. Z. Z. M. w Kołomyji kol. **Hargesheimera** kol. Lewizeanu uzyskał pomoc prawną i korzystał w czasie pobytu w więzieniu z troskliwej opieki. Podjętą została skuteczna interwencja u prokuratora celem złagodzenia warunków pobytu w areszcie. Dostarczono kol. Lewizeanu na koszt kolegów kołomyjskich

środków na zakup tytoniu i zamówiono dlań obiady w restauracji. Dostarczono mu również gazet rumuńskich i zapośredniczono w dostarczeniu mu bielizny i ubrania z Czerniowiec. W akcji pomocy doraźnej wzięły udział ponadto: Koło Z. Z. M. Stanisławów i Zarząd Okręgowy Z. Z. M. we Lwowie.

Udzielenia pomocy prawnej podjął się adwokat **Dr. Stefan Hrabar** w Kołomyi a uwiadomiona o wypadku Centrala Z. Z. M. w Warszawie podjęła bezzwłocznie interwencję w Poselstwie rumuńskim, celem przyśpieszenia formalności prawnych mających na celu zwolnienie kol. Lewizeanu z aresztu. Dzięki energicznym usiłowaniom oraz fachowej i gorliwej pomocy prawnej ze strony adw. Dra Hrabara, kol. Lewizeanu został, zgodnie z konwencją polsko-rumuńską o wzajemnej komunikacji kolejowej dn. 22.XI 1937 r. z aresztu zwolniony i mógł powrócić do rodziny.

Koszty pomocy doraźnej udzielonej kol. Lewizeanu pokryli koledzy z Koła Z. Z. M. Kołomyja drogą składek, koszty pomocy prawnej pokrył w całości Zarząd Główny Z. Z. M.

Opieka, którą otoczony został kol. Lewizeanu przez polskich kolegów zawodowych, którzy w pierwszej chwili nawet jego nazwiska nie znali a mimo to nie wahali się wcale z udzieleniem mu pomocy odbiła się głośnym echem w prasie krajowej i zagranicznej i dała sposobność do podkreślenia w słowach pełnych uznania tego dowodu solidarności zawodowej wśród maszynistów.

Organizacja zawodowa maszynistów rumuńskich **„Tractiunea"** w Bukareszcie, do której kol. Lewizeanu należy wystosowała p. a. naszego Związku dn. 10.XII. pismo w języku polskim z podziękowaniem, w którym czytamy m. in. co następuje:

„Jesteśmy głęboko wzruszeni gestem osobliwej przyjaźni i serdeczności koleżeńskiej, przez uchwałę powziętą celem niesienia pomocy naszemu koledze, który był oskarżony o wypadek z dn. 5.XI. 1937 r. w Śniatynie. Ten gest pozostanie na zawsze dowodem trwałej łączności naszych państw i dowodzi solidarności w naszej pracy pełnej niebezpieczeństw".

„Dlatego też Komitet Centralny naszego stowarzyszenia na swym posiedzeniu plenarnym wyraża w imieniu własnym jako też w imieniu wszystkich Kolegów z całego Państwa organizacji Waszej głębokie uznanie i serdeczne podziękowanie. Dziś, gdy dzięki wspólnym staraniom kol. Lewizeanu powrócił już do swej rodziny, zapewniamy Kolegów - Polaków, że szukać będziemy i znajdziemy tę prostą drogę, która wiedzie do serc naszych ażeby utrwalić w nich Wasz piękny uczynek i czekamy tylko sposobności aby się rozmówić z Wami osobiście i uzupełnić oraz zcementować na tej drodze przyjaźń dowiedzioną w chwili niebezpieczeństwa".

My ze swej strony poczuwamy się do obowiązku złożyć w imieniu Związku i ogółu maszynistów kolejowych w Polsce wyrazy pełnego uznania i serdeczne podziękowanie kol. **Hargesheimerowi,** Przewodniczącemu K. M. Kołomyja, którego pięknej i szlachetnej inicjatywie zawdzięczać należy szybkie i sprawne zorganizowanie pomocy dla kol. Lewizeanu.

Zdając pokrótce sprawozdanie z akcji pomocy dla kol. Lewizeanu zaznaczamy, iż kierowaliśmy się w tej sprawie wyłącznie poczuciem solidarności koleżeńskiej w przekonaniu, że i nasi koledzy, których by, nieszczęściem, wypadek podobny spotkał na obcej ziemi mogą liczyć na pomoc i opiekę ze strony kolegów zagranicznych.

GODZINOWE

Zmiana przepisów o „godzinowym" jest nadal przedmiotem studiów i badań w Ministerstwie Komunikacji. Ostateczna decyzja w tej sprawie dotąd jeszcze nie zapadła. Projekty, wypracowane w M. K. pod koniec grudnia 1937 zostały zarzucone ponieważ efekt ich praktycznego zastosowania nie odpowiadał by intencjom p. Ministra Komunikacji i Departamentu Mechanicznego M. K.

Opracowany obecnie nowy projekt idzie nadal po linii zróżniczkowania stawek na poszczególnych rodzajach pociągów i — o ile możemy się zorientować z ogólnikowych informacji — uwzględnia na ogół poglądy i zapatrywania naszego Związku, sformułowane w memoriale z dn. 14 października 1937 roku.

Na wezwanie M. K. oraz na podstawie uchwał Zarządu Głównego z dn. 9.I. 1938 r. przedłożyliśmy Ministerstwu Komunikacji ponownie i sprecyzowaliśmy dokładnie nasze stanowisko w sprawie zasad nowelizacji przepisów o „godzinowym" w piśmie z dn. 13.I. 1938 r. Stanowisko to opiera się w zasadzie na memoriale z dn. 14.X 1937 r. i zawiera w szczególności następujące postulaty:

1) Podwyższenie stawek „godzinowych" na pociągach motorowych-spalinowych i motorowych - elektrycznych, pasażerskich - pośpiesznych, i pasażerskich - osobowych, dalekobieżnych, oraz towarowych-pośpiesznych i towarowych-dalekobieżnych **a to bez obniżania dotychczasowych stawek dla pociągów osobowych wzgl. towarowych innego rodzaju.** W szczególności zastrzegliśmy się wyraźnie, iż drużyny parowozowe nie mogły by pogodzić się nigdy z ustaleniem dla siebie stawek niższych od tych, które przysługują drużynom konduktorskim.

2) Ustalenie ryczałtów za przyjęcie i zdanie parowozu według potrzeb rzeczywistych z uwzględnieniem nie tylko czasu potrzebnego na czysto techniczne przyjęcie, zdanie i wyposażenie parowozu, lecz także na dojazd do pociągu i przyjazd od pociągu oraz na dokonanie próby hamulców i wszystkich innych czynności przygotowawczych. Czas przyjęcia i zdania parowozów manewrowych winien być opłacany według zasad obowiązujących dla parowozów pociągowych.

3) Podtrzymując zapatrywanie, iż „godzinowe" winno być płacone za cały rzeczywisty czas jazdy, godzimy się — na wypadek, gdyby taka konstrukcja dodatku była w ramach systemu projektowanego przez M. K. **absolutnie niemożliwa** na ustalenie niepłatnego czasu opóźnień na 30 minut.

Już w dniach najbliższych spodziewamy się uzyskać bliższe i dokładniejsze informacje na temat zasad przepisów o „godzinowych" projektowanych przez M. K. Po uzyskaniu tych informacyj podamy je niezwłocznie do wiadomości Kół i Okręgów drogą organizacyjną.

Wprowadzenia nowych przepisów o „godzinowym" spodziewać się można, według naszych przewidywań, dopiero od 1.IV 1938 r.

SPRAWY SŁUŻBOWE

DODATKI SŁUŻBOWE

Zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 13 grudnia 1937 r. ogłoszone w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 68 poz. 587, przyznało pracownikom P. K. P. zatrudnionym na niektórych stanowiskach służby wykonawczej dodatki służbowe.

Dzienna wysokość dodatku waha się w granicach od 0.30 zł. do 2.00 zł. Dodatek otrzymywać będą m. i.: dyżurni ruchu, rewidenci wagonów, nastawniczowie i zwrotniczowie, ustawiacze, kasjerzy, dyspozytorzy ruchu itp. Spośród pracowników na stanowiskach związanych bliżej ze służbą maszynistów będą otrzymywać dodatek: dyspozytorzy elektrowozowni i dyspozytorzy wagonowni w wysokości dziennej po 1.30 zł. przy czym zaznaczyć wypada, że **przyznanie dodatku tym kategoriom pracowników zawdzięczać można jedynie i wyłącznie usilnym staraniom naszej organizacji.**

Miesięczną wysokość dodatku dla pracowników, którym dodatek słu-

ży za cały miesiąc kal. w tej samej wysokości ustala Dyrektor kolei na podstawie wysokości dziennej mnożąc stawkę dzienną przez 30 (dla pracowników zatrudnionych tylko w dni powszednie, przez 25) i zaokrąglając iloczyn wzwyż do kwoty podzielnej przez 5. Miesięczny dodatek dla dyspozytorów elektrowozowni i dyspozytorów wagonowni wynosić będzie zatem zł. 40 (1.30 zł. × 30 = 39 zł. — zaokrąglone wzwyż = 40 zł.). Pracownicy którzy nie mają prawa do dodatku za pełny miesiąc lub też którym dodatek za cały dany miesiąc nie przysługuje w tej samej wysokości otrzymują go w wysokości dodatku dziennego pomnożonego przez tę ilość dni za które przysługuje ten dodatek.

Dodatek przysługuje pracownikom mianowanym na stanowiska wymienione w tekście zarządzenia od dnia objęcia służby na tym stanowisku. W okresie przejściowym, do czasu formalnego ustanowienia stanowisk wymienionych w omawianym zarządzeniu a nie przewidzianych w obowiązującej dotąd tabeli stanowisk — dodatek służy również pracownikom wykonywującym stale odpowiednie czynności służbowe przy czym „dyżurnych wagonowni" uważać należy za „dyspozytorów wagonowni". Dyrektor Kolei a w służbie ruchu — Naczelnik oddziału ruchowo-handlowego ustala czy służba poszczególnego pracownika na stanowisku uprawniającym do dodatku służbowego ma charakter stały.

Pracownicy, nie mianowani formalnie na stanowiska wymienione w zarządzeniu i nie mający prawa korzystania z dodatku na podstawie streszczonych wyżej przepisów przejściowych lecz pełniący obowiązki przywiązane do stanowiska korzystającego z dodatku, nabywają prawo do tego dodatku od dnia następnego po upływie 30 dni służby na takim stanowisku.

Dodatek nie należy się pracownikom a) pozostającym w stanie nieczynnym, b) zawieszonym w pełnieniu służby, c) otrzymującym dodatek funkcyjny, d) nie pełniącym z jakiegokolwiek powodu conajmniej przez 30 dni służby na stanowisku na którym dodatek przysługuje.

To ostatnie postanowienie stanie się niewątpliwie źródłem komplikacji i pokrzywdzeń zwłaszcza w wypadkach nieobecności na służbie z powodu choroby lub urlopu wypoczynkowego przez czas dłuższy niż dni 30. Nie wiadomo przede wszystkim dlaczego np. pracownik korzystający z urlopu wypoczynkowego przez dni 28 ma zachowywać prawo do dodatku bez przerw i potrąceń, a pracownik starszy służbą (i wiekiem) korzystający z urlopu przez dni 35 ma tracić dodatek za 5 dni? Nie wiadomo również dlaczego pracownik nie mianowany formalnie na jedno ze stanowisk, uprawniających do dodatku lecz pełniący stale obowiązki służbowe do tego stanowiska przywiązane ma, w razie dłuższej nieobecności na służbie z powodu choroby i to nawet choroby wywołanej np. nieszczęśliwym wypadkiem, tracić dodatek nie tylko za okres choroby dłuższy niż dni 30 lecz nadto i za dalszych 30 dni licząc od ponownego objęcia służby na danym stanowisku? W tym punkcie zatem zarządzenie wymaga zdaniem naszym z miejsca nowelizacji zgodnej z zasadami sprawiedliwości i porządku.

Prawo do dodatku gaśnie z dniem zwolnienia (formalnego — uwaga Red.) z obowiązków przywiązanych do stanowiska uprawniającego do dodatku. Dodatek wypłaca się co miesiąc z dołu w terminie płatności uposażenia po upływie jednego miesiąca, po miesiącu obrachunkowym (za styczeń — 1 marca, za luty — 1 kwietnia i t. d.).

Inne postanowienia omawianego zarządzenia dotyczące przede wszystkim pracowników stałych, sposobu ustalania dodatku w przypadkach przejścia z jednego stanowiska na drugie i t. p. pomijamy, nie interesują one bowiem bezpośrednio członków naszego związku, korzystających z dodatku. Obowiązani jesteśmy natomiast zaznaczyć, iż zarządzenie jest zredagwane w sposób zawiły, często wręcz nie zrozumiały i że wobec tego nastręczać będzie znaczne trudności interpretacyjne, przede wszystkim zaś obarczy organy wymiarowe obowiązkiem dokonywania żmudnych i skomplikowanych obliczeń dla każdego pracownika z osobna.

I ile jednak autorowie zarządzenia nie umieli — jak widać — wyrazić swoich myśli jasno, przejrzyście i zrozumiale, o tyle nie zapomnieli umieścić w niem postanowienia, które przekreśla za jednym zamachem lub zmniejsza poważnie wartość tego zarządzenia dla znacznej większości pracowników, których formalnie obdarzono prawem do dodatku, a którzy jednak z niego korzystać nie będą lub otrzymają go nie w pełnej wysokości lecz zaledwie w ułamku.

§ 6 omawianego zarządzenia postanawia mianowicie iż **pracownicy otrzymujący zasiłek wyrównawczy mają prawo do dodatku służbowego wówczas tylko „jeżeli należna za dany miesiąc kwota tego dodatku jest wyższa od zasiłku i tylko w wysokości tej różnicy"**.

Zasiłek wyrównawczy otrzymują, jak wiadomo, ci pracownicy którym na podstawie nowych przepisów uposażeniowych obowiązujących od 1.I. 1934 służy uposażenie zasadnicze niższe od uposażenia pobieranego przed tym dniem. Są to pracownicy starsi służbą (ci którzy posiadali wysoki „szczebel" w swych ówczesnych grupach uposaż.) oraz pracownicy obarczeni liczną rodziną (którzy pobierali dodatki ekonomiczne). Tym pracownikom odliczono od służącej im poprzednio sumy uposażenia podatek dochodowy, opłatę emerytalną opłatę na Fundusz Pracy i dodatkowo jeszcze 7 procent. a odpowiednio zaokrągloną różnicę przyznano im w formie „zasiłku wyrównawczego". Ci zatem pracownicy, w służbie najstarsi i ekonomicznie najgorzej sytuowani ze względu na obowązki rodzinne a więc i najciężej poszkodowani wskutek „jędrzejewiczowskiej reformy uposażeń" nie będą obecnie otrzymywali dodatków służbowych lub też otrzymają z nich nieznaczny tylko ułamek choć będą pełnili funkcje na stanowiskach, na których dodatek ten formalnie przysługuje. Ci natomiast pracownicy — w służbie wykonawczej, co prawda, nieliczni — którzy na reformie uposażeniowej zarobili (z reguły samotni i młodzi t. j. zaliczeni poprzednio do najniższych szczebli) będą otrzymywali i podwyższone lub conajmniej nie uszczuplone uposażenie i — na dokładkę pełny dodatek służbowy.

Charakterystyczne to postanowienie zalatuje o milę ślepym, głuchym i nieprzytomnym fiskalizmem i zapewne należy je zawdzięczać inspiracji Ministerstwa Skarbu. Dziwne tylko, że miarodajne czynniki w M. K. których dobra wola nie ulega, zdaniem naszym, wątpliwości nie miały siły przeciwstawić się tej tendencji w sposób skuteczny.

Ponieważ jednak postanowienie to prowadzi do rezultatów, które z punktu widzenia sprawiedliwości, porządku i interesu służbowego nie dają się niczym usprawiedliwić co musi pogłębić i tak już wielkie rozgoryczenie wsród personelu przeto **koniecznym jest natychmiastowe i bezwarunkowe uchylenie § 6 omawianych przepisów.** Opinia pracownicza jest w tym względzie zupełnie zgodna a słuszność jej założeń jest tak oczywista, iż przypuszczamy, że nacisk jej będzie skuteczny.

ZALICZKI NA UPOSAŻENIE

Z dniem 1 stycznia 1938 r. weszło w życie zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dnia 15 listopada 1937 r. „O zaliczkach na uposażenie dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", ogłoszone w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 68 z r. 1937 poz. 586.

Równocześnie straciło moc obowiązującą zarządzenie M. K. z dnia 22 maja 1936 (Dz. Urz. M. K. Nr. 32, poz. 155), które dotychczas normowało udzielanie pracownikom P. K. P. zaliczek na uposażenie.

Nowe zarządzenie w sprawie zaliczek różni się od obowiązującego dotychczas w kilku punktach istotnych. Przede wszystkim **nie przewiduje ono udzielania specjalnych pożyczek oddłużeniowych,** a to z uwagi na zakończenie oficjalnej akcji oddłużeniowej z dniem 31 grudnia

1937 r. Nie zawiera, następnie, nowe zarządzenie żadnych ograniczeń co do wysokości uposażenia pracownika ubiegającego się o udzielenie zaliczki; podczas gdy bowiem zarządzenie poprzednie postanawiało, iż zaliczki na uposażenie mogą być udzielane w zasadzie tylko pracownikom, których uposażenie netto nie przekracza 400 zł., a pracownikom pobierającym uposażenie wyższe tylko wyjątkowo i tylko do wysokości 15% ogólnej kwoty przyznanych zaliczek, a nadto i tych granicach przyznawało pierwszeństwo pracownikom pobierającym uposażenie nie przekraczające zł. 600 ubiegającym się o zaliczkę na kształcenie dzieci —— obecne zarządzenie nie przewiduje w tym względzie żadnych ograniczeń i umożliwia udzielanie zaliczek wszystkim bez wyjątku pracownikom P. K. P. bez względu na wysokość ich uposażenia. Takie ujęcie zagadnienia zgodne jest niewątpliwie z zasadą teoretycznej równości wszystkich pracowników wobec prawa, w praktyce jednak spowoduje niewątpliwie znaczne pogorszenie szans na uzyskanie zaliczki dla pracowników najniżej uposażonych i najczęściej potrzebujących zaliczki a to wobec konkurencji ze strony pracowników uposażonych wysoko, którzy dzięki swym wpływom i stosunkom mogą najłatwiej zaliczkę uzyskać i to w wysokości zależnej od ich uposażenia czyli w sumie, która wystarczałaby z reguły na udzielenie zaliczek kilku pracownikom niżej uposażonym. Trudno zrozumieć powody, które skłoniły M. K. do uchylenia wszelkich ograniczeń w tym względzie zwłaszcza, że pracownicy na wyższych stanowiskach, w przeciwieństwie do olbrzymiej większości pracowników w niższych i i średnich grupach uposażenia skorzystali ze znacznej zwyżki uposażeń w wyniku „jędrzejewiczowskiej reformy" z r. 1934, a dzięki słonym dodatkom funkcyjnym, mają zapewniony byt dostatni i wobec tego nie powinni współudziałem swoim obciążać i tak już skromnego funduszu zaliczkowego. Poza tym precyzuje nowe zarządzenie, dokładniej niż zarządzenie poprzednie, okoliczności, które usprawiedliwiają udzielenie zaliczki i wprowadza pewne zmiany stylistyczne w tych postanowieniach, które swym sensem nie różnią się od przepisów obowiązujących porzednio.

Postanowienie nowych przepisów można streścić w sposób następujący:

Zaliczki na uposażenia udzielane być mogą tylko ze specjalnego funduszu utworzonego w tym celu rozp. M. K. z dnia 15 marca 1935 r. Są one **bezprocentowe,** a prawo do ich otrzymywania służy **tylko pracownikom „etatowym" i „stałym"** w rozumieniu obowiązującej pragmatyki. „Praktykanci" (t. j. pracownicy odbywający służbę przygotowawczą na stanowiska „etatowe"), pracownicy pozostający w stanie nieczynnym, **zawieszeni w służbie,** pozostający na urlopie bezpłatnym i pracownicy, którym wypowiedziano stosunek służbowy nie mogą otrzymać zaliczki.

Zaliczki udzielane być mogą: a) **na cele konsumpcyjne,** np. na kupno odzieży — do wysokości 2 miesięcznego uposażenia; b) **na wydatki nie związane z potrzebami życia codziennego,** np. na pokrycie wydatków spowodowanych chorobą proszącego, chorobą lub śmiercią członków jego rodziny, na spłatę długów, powstałych bez winy proszącego, na kupno niezbędnych ruchomości, na pokrycie kosztów ogłoszenia pracy naukowej, odbycia podróży naukowej lub t. p. — do wysokości 3-miesięcznego uposażenia; c) **na koszty budowy własnego mieszkania** — w wysokości 6-cio miesięcznego uposażenia, przy czym jednak zaznaczyć należy iż przyznanie zaliczki przekraczającej 3-miesięczne uposażenie wymaga uprzedniej zgody Ministerstwa Komunikacji.

Pracownik ubiegający się o zaliczkę, winien szczegółowo uzasadnić jej potrzebę i wysokość.

Zaliczki na koszty budowy własnego mieszkania otrzymać mogą tylko ci pracownicy, którzy: a) nie mają odpowiedniego dla swego stanu rodzinnego mieszkania, wynajętego bezpośrednio od właściciela w domu podlegającym ochronie lokatorów; b) sami lub do spółki z rodziną, z którą prowadzą wspólne gospodarstwo domowe, rozpoczęli budowę mieszkania na własność albo są członkami spółdzielni mieszkaniowej, która buduje dla nich mieszkania w domu spółdzielczym.

Na budowę jednego i tego samego mieszkania może być udzielona zaliczka tylko raz jeden a pierwszeństwo w uzyskaniu zaliczki mają pracownicy znajdujący się w wyjątkowo trudnych warunkach mieszkaniowych np. mieszkający po za granicami miejscowości, w której pełnią służbę.

Do podań o udzielenie 6-cio miesięcznej zaliczki na budowę domu należy dołączyć plan budującego się mieszkania lub jego fotografię, zaświadczoną przez władze administracyjne a, w razie braku takich załączników, urzędowe zaświadczenie władz administracyjnych, określające wielkość budynku i stan, w jakim znajduje się budowa.

Przyznanie zaliczki i jej wysokość zależne jest od uznania władzy, a udzielenie nowej zaliczki przed spłatą poprzedniej dopuszczalne jest tylko w wypadkach wyjątkowych i jedynie pod warunkiem równoczesnego połączenia rat obu zaliczek. Za podstawę wysokości zaliczki przyjmuje się uposażenie zasadnicze wraz z ew. zasiłkiem wyrównawczym i dodatkiem lokalnym (a więc bez dodatku funkcyjnego i innych dodatków).

Pracownicy, którzy posiadają już 15 lat wysługi emerytalnej, czyli — jak się błędnie wyraża zarządzenie — **„nabyli już prawo do zaopatrzenia emerytalnego"** mogą otrzymać zaliczkę w każdej wysokości bez żadnych dalszych zabezpieczeń i poręczeń. Natomiast pracownicy, którzy „nie nabyli jeszcze praw emerytalnych" tj. tacy, którzy 15 lat wysługi emerytalnej nie posiadają i którym w razie zwolnienia nie przysługuje prawo do 3-miesięcznej odprawy, muszą przy przyznaniu zaliczki w sumie przekraczającej 3-miesięczne uposażenie dostarczyć na całą sumę zaliczki zabezpieczenie hipoteczne lub poręczenie dwóch wypłacalnych ręczycieli. Ręczycielami mogą być również pracownicy kolejowi „posiadający prawo do zaopatrzenia emerytalnego" (tj. 15 lat wysługi emerytalnej). Pracownicy, którzy „praw emerytalnych nie nabyli" lecz mają prawo w razie rozwiązania stosunku służbowego do 3-miesięcznej odprawy, muszą dostarczyć wspomnianej gwarancji lub porękі na kwotę zaliczki przewyższającą 3 - miesięczne uposażenie.

Zaliczkę spłaca się w ratach miesięcznych, potrącanych z uposażenia, począwszy od miesiąca następnego po udzieleniu zaliczki, przy czym spłatę zaliczki w wysokości 1-no miesięcznego uposażenia można rozłożyć najwyżej na 12 rat, zaliczki w sumie 2-miesięcznego uposażenia — na 18 rat, zaliczki w sumie 3 miesięcznego uposażenia — na 30 rat, a zaliczki przewyższającej 3 miesięczne uposażenie — na 36 rat miesięcznych bezpośrednio po sobie następujących.

W razie śmierci pracownika przed spłatą zaliczki, dług z tego tytułu obciąża spadkobierców do wysokości odziedziczonego majątku zgodnie z przepisami prawa cywilnego.

Omawiając sprawę zaliczek na uposażenie zwracamy przy sposobności uwagę czytelników na okólnik Ministerstwa Komunikacji z d. 20 listopada 1937 Nr. 272, opublikowany w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 62 z r. 1937, poz. 524.

Ogólnik ten wiąże się z obniżeniem rat spłaty zaliczek na uposażenie udzielonych przed 15 listopada 1935 roku. W związku z obciążeniem od 1. grudnia 1935 roku uposażeń pracowniczych podatkiem specjalnym, spłata tych zaliczek została początkowo zupełnie wstrzymana, następnie od 1 kwietnia 1936 wznowiono spłatę w wysokości 20% raty normalnej, a z dniem 1 października 1936 r. podniesiono spłatę do 40% raty normalnej zapowiadając przywrócenie spłat w pełnej, normalnej wysokości od dnia 1 grudnia 1937 r.

Otóż przytoczony na wstępie okólnik M. K. przesuwa termin przywrócenia spłat do 100% normalnej wysokości raty **do dn. 1 kwietnia 1938 r.,** z czego wynika, iż spłaty w miesiącach: grudniu 1937 tudzież styczniu, lutym i marcu 1938 pobierane będą nadal w 40% raty normalnej, a dla pracowników, którzy otrzymali ponadto pożyczkę oddłużeniową w 50% tej raty.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

ZEBRANIA, ZJAZDY I KONFERENCJE

Dnia 3.X 1937 r. Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego — obecni wszyscy członkowie Prezydium.

Dnia 7.X 1937 r. Zebranie Koła Inowrocław — **Spyt.**

Dnia 13.X 1937 r. Zebranie Koła Warszawa - Szczęśliwice (masz. poc. elektr.) — **Spyt.**

Dnia 17.X 1937 r. Zebranie Koła Łazy — **Pruszyński.**

Dnia 18.X 1937 r. Zebranie Koła Częstochowa — **Lisiewicz.**

Dnia 20.X 1937 r. Zebranie Koła Wilno — **Spyt, Mrozek.**

Dnia 21.X 1937 r. Zebranie Koła Toruń — **Siadak, Dr Żuniak.**

Dnia 22.X 1937 r. Zebranie Koła Gdynia — **Siadak, Dr Żuniak.**

Dnia 22.X 1937 r. Zebranie Koła Grudziądz — **Pruszyński.**

Dnia 27.X 1937 r. Konferencja w sprawie spółdz. „Jastrzębie Zdrój" w Wodzisławiu — **Siadak, Lisiewicz, Dr Żuniak.**

Dnia 28.X 1937 r. Zebranie Węzła Warszawskiego — **Spyt, Pruszyński.**

Dnia 29.X 1937 r. Zebranie Koła Koluszki — **Spyt.**

Dnia 7.XI 1937 r. Zjazd Okręgu Warszawskiego — **Siadak.**

Dnia 7.XI 1937 r. Zebranie Koła Lida — **Lisiewicz.**

Dnia 13.XI 1937 r. Zjazd Okręgu Poznańskiego — **Siadak, Pruszyński.**

Dnia 15.XI 1937 r. Zebranie jubileuszowe Koła Kraków — **Spyt, Lisiewicz.**

Dnia 18.XI 1937 r. Zjazd Okręgu Toruńskiego — **Siadak, Lisiewicz.**

Dnia 20.XI 1937 r. Zebranie jubileuszowe Koła Gdynia — **Siadak.**

Dnia 21.XI 1937 r. Zjazd Okręgu Radomskiego — **Spyt.**

Dnia 21.XI 1937 r. Zebranie Koła Wołkowysk — **Pruszyński.**

Dnia 22.XI 1937 r. Zebranie Koła Toruń — **Spyt.**

Dnia 23.XI 1937 r. Zjazd Okręgu Lwowskiego — **Siadak, Pruszyński.**

Dnia 24.XI 1937 r. Zjazd Okręgu Katowickiego — **Spyt, Lisiewicz.**

Dnia 28.XI 1937 r. Zjazd Okręgu Krakowskiego — **Siadak, Spyt.**

Dnia 11.XII 1937 r. Zebranie Koła Gniezno — **Siadak.**

Dnia 12.XII 1937 r. Zjazd Okręgu Wileńskiego — **Pruszyński, Lisiewicz.**

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDIUM ZWIĄZKU

Dnia 2.X 1937 r. w M. K. — w sprawie translokowanych pracowników służby parowozowej z różnych Dyrekcji do Dyrekcji Warszawskiej na kurs elektro-trakcyjny, a w szczególności w sprawie przyznania tymże pracownikom bezzwrotnego zasiłku oraz w sprawach osobistych kol. kol. Nowaka, Mendla, Kolorza i Sobika— **Spyt.**

Dnia 15.X 1937 r. w M. K. Dep. Mechaniczny — w sprawie godzinowego — **Siadak i Spyt.**

Dnia 18.X 1937 r. w M. K. — w sprawie niewłaściwego stosowania przepisów o godzinowym, premiowania pracy przetokowej (przyznanie tej premii dyspozytorom parowozowni i premii za wagony osobowe dla drużyn parowozowych) oraz w sprawie uporządkowania lokali noclegowych i przydzielenia trzeciaków na pociągi osobowe i towarowe dalekobieżne—**Siadak, Pruszyński i Spyt.**

Dnia 20.X 1937 r. w M. K. — w sprawie niewłaściwego zatrudniania pomocników maszynisty D. O. K. P. Warszawa oraz w sprawie badań psychotechnicznych pracowników parowozowych parowozowni Kutno — **Siadak, Pruszyński i Lisiewicz.**

Dnia 22.X 1937 r. w M. K. — w sprawie pomocy dla delegowanych na kurs wyszkoleniowy dla maszynistów wagonów elektrycznych—**Spyt.**

Dnia 27.X 1937 r. w M. K. — w sprawie niewłaściwego stosowania przepisów o godzinowym, i przyznania zapomóg bezzwrotnych dla pracowników translokowanych na kurs elektrotrakcyjny do Warszawy — **Siadak, Pruszyński, Spyt i Gruszczyński.**

Dnia 29.X 1937 r. w M. K. Dep. Mechaniczny — w sprawie systematycznego przekraczania czasu pracy w służbie parowozowej oraz w sprawie przyznania zapomóg bezzwrotnych przeniesionym na kurs elektrotrakcyjny do Warszawy — **Siadak i Spyt.**

Dnia 8.XI 1937 r. w M. K. Wydział Uposażeń — w sprawach list starszeństwa, zaliczenia do wysługi emerytalnej 1½ roku za 1 rok, ustawy uposażeniowej i podatku nadzwyczajnego, translokacyj drużyn parowozowych, premii przetokowej dla drużyn parowozowych i dyspozytorów, płaszczy dla drużyn parowozowych oraz w sprawach osobistych kol. kol.: Okrzesika i Kiernickiego — **Siadak, Spyt i Lisiewicz.**

Dnia 15.XI 1937 r. w D. O. K. P. Poznań — w sprawach przyznania etatów dla czasowych i stałych pomocników maszynisty, egzaminów sprawdzających z R. 1. w Ostrowiu, dodatku uzdrowiskowego dla pracowników służby parowozowej w Inowrocławiu — **Siadak, Sporny, Bayer i Rudowicz.**

Dnia 18.XI 1937 r. w D. O. K. P. Warszawa — w sprawie etatów dla pomocników stałych i czasowych, awansów, przywrócenia grup zdegradowanym, wypłacenia zapomóg dla pracowników delegowanych na kursy elektrotrakcyjne i w sprawie osobistej kol. Piotra Borkowskiego — **Spyt, Gruszczyński, Ludwisiak i Drążkiewicz.**

Dnia 22.XI 1937 r. w M. K. Wydział Uposażeń — w sprawach etatowania pomocników stałych i czasowych w Dyrekcji Poznańskiej — **Siadak, Byaer, Rudowicz** i delegat z Gniezna, oraz w sprawach postulatów maszynistów wagonów motorowych, zaszeregowania drużyn parowozowych, dyspozytorów i instruktorów i w sprawach osobistych kol. kol. Okrzesika i Kiernickiego — **Siadak, Lisiewicz i Olko.**

Dnia 29.XI 1937 r. w M. K. Dep. Mech. — w sprawie „godzinowego" — **Siadak, Pruszyński, Spyt i Lisiewicz.**

Dnia 30.XI 1937 r. w M. K. Dep. Mech. — w sprawie postulatów maszynistów wagonów motorowych — **Siadak, Olko, Witkowski.**

Dnia 6.XII 1937 r. w M. K. Wydział Uposażeń — w sprawie etatowania stałych i czasowych pomocników maszynisty D. O. K. P. Kraków, Poznań i innych, awansów w służbie parowozowej, ogłoszenia przepisów o porządku starszeństwa oraz „godzinowego" — **Siadak, Pruszyński, Spyt.**

TORUŃ

Zebranie Koła, pożegnanie emerytów i jubileusz sekretarza.

Dnia 22 listopada 1937 r. odbyło się walne zebranie Koła Toruń, połączone z uroczystością pożegnania odchodzących w stan spoczynku kol. kol. **Graczyka Jana** i **Nowickiego Walentego** łącznie z jubileuszem sekretarza koła kol. **Szczepanowskiego Józefa.** W zebraniu brali udział przedstawiciele Zarządu Głównego: sekretarz generalny kol. **Spyt**, z Zarządu Okręg.: prezes kol. **Hernet,** skarbnik kol. **Kwiatkowski** i wiceprezes Zarządu Okręgowego kol. **Kowalski Wł.** Wyżej wspomniane zebranie odbyło się w 2-ch częściach.

I część zebrania była poświęcona sprawom zawodowym i organizacyjnym. Zebraniu przewodniczył Prezes Koła kol. **Lewandowski Wł.**, który powitawszy przedstawicieli Zarządu Głównego i Okręgowego przeszedł do obrad objętych porządkiem dziennym zdając sprawozdanie ze zjazdu okręgowego. Referaty organizacyjno - zawodowe z pracy Zarządu Głównego wygłosili kol. **Spyt,** zaś z prac Zarządu Okręgowego kol. **Hernet,** kol. **Kowalski,** i kol. **Kwiatkowski** oraz przedstawiciel sekcji maszynist. wagonów motorowych kol. **Strugalski.** W bardzo obszernej i rzeczowej dyskusji koledzy wyrażali się z uznaniem i zadowoleniem o pracy przedstawicieli organizacji wyrażając im pełne zaufanie. Tą dyskusją zakończono pierwszą część zebrania.

W II części zebrania uroczystego oprócz wyżej wymienionych przedstawicieli organizacji raczyli zaszczycić zebranie swą obecnością przedstawiciele miejscowej admin. p. p. inż. **Krzemieniecki** nacz. parow., starszy technik **Kościół** zast. nacz. parow. i starszy asesor **Klimnik.** Przewodniczący Koła kol. **Lewandowski Wł.** po przywitaniu administracji przemówił do kol. kol. emerytów i solenizanta życząc im w serdecznych słowach zdrowia w stanie spoczynku i jeszcze raz tak długiego pożycia jak na parowozie, zaś solenizantowi drugiego, 10-cio letniego wytrwania w pracy organi-

zacyjnej. Kol. **Lewandowski** pod koniec swego przemówienia wręczył emerytom i solenizantowi upominki. Przedstawiciel Zarządu Okręgowego kol. **Kwiatkowski** po swym przemówieniu do kolegów emerytów i solenizanta wręczył temu ostatniemu upominek z ramienia Okręgu. Kolejno przemawiali przedstawiciele administracji kolejowej, przedstawiciele organizacji jak i koledzy miejscowi życząc emerytom i solenizantowi wszelkiej pomyślności. Emeryci i solenizant w swych przemówieniach podziękowali za nadzwyczaj miłą i sympatyczną uroczystość, za liczny udział kolegów oraz za upominki. Dla urozmaicenia wieczorku jak i toastów przygrywali członkowie orkiestry K. P. W.

DZIEDZICE

Zgon śp. kol. Jana Korczyńskiego. Dnia 28 listopada 1937 r. zmarł w Dziedzicach ś.p. Jan Korczyński długoletni wierny i zasłużony członek naszej organizacji. Kol. Korczyński brał czynny i wybitny udział w życiu organizacyjnym pełniąc przez dwie kadencje funkcje skarbnika Koła ostatnio zaś piastując godność przewodniczącego Miejscowej Komisji Rewizyjnej Koła Dziedzice. Wśród kolegów cieszył się powszechnym szacunkiem i sympatią jako człowiek zacny i oddany współtowarzysz w pracy zawodowej.

Cześć Jego pamięci!

Otwarcie lokalu Koła. Dnia 19.XII odbyło się w Dziedzicach uroczyste otwarcie lokalu przeznaczonego na potrzeby Koła Miejscowego i Kółka Technicznego Z. Z. M. Uroczystość tę zaszczycili swą obecnością m. i. p. Naczelnik Oddziału Ruchu inż. **Michalski** i przedstawiciele Oddziału Mechanicznego, oraz miejscowej służby stacyjnej. Z ramienia Zarządu Centralnego wziął udział w uroczystości sekretarz Generalny Z. Z. M. kol. **Spyt** zaś z ramienia Zarządu Okręgowego w Krakowie kol. **Szymonek** i **Bäcker**.

Uroczystość zagaił przemówieniem Przewodniczący Koła Z. Z. M. w Dziedzicach kol. Waryas po czym Prezes Kółka Technicznego masz. instr. kol. **Walas**, wygłosił odczyt o obowiązkach i odpowiedzialności maszynisty parowozowego.

Kol. kol. **Spyt, Szymonek i Bäcker** wygłosili przemówienia, gratulując Kołu Miejscowemu w Dziedzicach pięknego dorobku oraz składając życzenia pomyślnego rozwoju zarówno Koła jako całości jak też i placówki oświatowej jaką jest Kółko Techniczne.

Po zakończeniu uroczystości oficjalnej spędzili jej uczestnicy kilka godzin w gronie koleżeńskim na wspólnej zabawie przy skromnym posiłku.

PODZIĘKOWANIA

W dniu 3 grudnia 1937 r. w lokalu koła Warszawa - Wschodnia Z. Z. M. przy ul. Ząbkowskiej Nr. 6 grono Kolegów tejże parozowni jak i przed stawiciele Zarządu Okręgu Warszawskiego Z. Z. M. i wielu innych Kolegów, za ciężką i odpowiedzialną a zupełnie bezinteresowną pracę na stanowisku prezesa koła W-wa - Wschodnia Z. Z. M. kol. Karolowi Świderskiemu w dniu wigilijnym Jego imienin, złożyli Mu dar pamiątkowy, oraz dyplom związkowy, który ma stanowić dla Niego wieczną pamiątkę za tak uczciwe oddanie się dla organizacji, która stoi na stanowisku interesu obrony członków Z. Z. M.

Obecni złożyli kol. Karolowi Świderskiemu jak najserdeczniejsze życzenia jak najdłuższego wytrwania na stanowisku prezesa koła W-wa - Wschodnia Z. Z. M.

Zarząd Koła czuje się w obowiązku tą drogą podziękować wszystkim Kolegom za przyczynienie się do stworzenia funduszu na dar pamiątkowy jak i za obecność przy wręczaniu takowego.

Za Zarząd Koła:
(—) **Kacperski.** (—) **Szwarc.**

Z okazji przejścia w stan spoczynku składamy podziękowanie najserdeczniejsze wszystkim kolegom jak i zarządowi Koła, Komitetowi, Zarządowi Okr., przedstawicielowi Zarządu Głównego za tak serdeczne pożegnanie, oraz naczelnikowi parowozowni p. **inż. Krzemienieckiemu,** zastępcy nacz. parow. p. starszemu technikowi **Kościółowi,** starszemu asesorowi **p. Klimnikowi** że raczyli swoją obecnością zaszczycić najcenniejszą chwilę wspomnień w naszym życiu, za które składamy im najserdeczniejsze „Bóg zapłać".

Kolegom, którzy pozostali nadal przy ciężkiej pracy zawodowej życzymy wytrwania dla dobra ojczyzny naszej i pożytku dla silnej, jednolitej organizacji Z. Z. M.

Emeryci: **Graczyk Jan**
Nowicki Walenty.
Toruń w styczniu 1938 r.

Z okazji dziesięciolecia pełnienia obowiązków sekretarza przy Z. Z. M. Koło Toruń składam tą drogą serdeczne podziękowanie naczelnikowi parowozowni p. **inż. Krzemienieckiemu,** zastępcy nacz. parow. starszemu technikowi p. **Kościółowi** starszemu asesorowi p. **Klimnikowi,** przedstawicielowi Zarządu Głównego, Zarządowi Okręgowemu, Zarządowi Koła. Komitetowi oraz wszystkim Kolegom za zaszczycenie swą obecnością uroczystości.

Uroczystość ta bardzo miła i pełna serdecznych chwil była dla mnie dowodem zaufania u Przełożonych i w gronie Kolegów.

Zarządowi Okręgowemu, Komitetowi Koła Toruń jak i członkom Zarządu Koła składam serdeczne podziękowanie za urządzoną uroczystość związaną z moim jubileuszem oraz za upominek.

Toruń, w styczniu 1938 r.
Szczepanowski Józef

W poczuciu wdzięczności wyrażamy tą drogą serdeczne podziękowanie wszystkim p. p. Kolegom, którzy oddali ostatnią posługę koleżeńską naszemu nieodżałowanemu, Mężowi i Ojcu ś. p. *Janowi Schneidrowi* emer. masz. par. Czortków. W szczególności dziękujemy Zarządowi Koła Z. Z. M. w Czortkowie za pomoc w urządzeniu pogrzebu oraz Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za bezzwłoczne wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

Czortków w grudniu 1937 r.

Stanisława Schneider
z dziećmi.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15